

京都府将来道路ネットワーク検討委員会 第1回委員会議事録

日時：平成30年11月15日（木）午前10時00分～午前11時30分

場所：ホテルルビノ京都堀川「朱雀」

出席者：（京都府将来道路ネットワーク検討委員会委員）青木委員、大西委員、沖田委員、
稲垣委員代理（兒島委員の代理）、小林委員、塩見委員、田中委員、松島委員
（京都府建設交通部）藤森部長 他

<議事>

(1) 検討委員会の設置について

設立趣旨の説明

本委員会の設置要綱提案及び承認

(2) 座長の選任

互選により小林委員を座長に選任

(3) 京都府をとりまく状況について

事務局より資料説明

(4) 意見交換

（委員）政策検討部会での議論は、平成20年策定の「京の道づくり重点プラン」の更新版を作るというイメージで良いか。その上で、この重点施策17項目は、ざっと見てそれほど更新する必要を感じない。この10年間の取り組みがどれだけ貢献しているのかについては、説明にはなかったが、この観点で振り返る予定はあるか。

（事務局）基本的にはそう考えており、政策検討部会においては、この10年前のプランをフォローアップし、反省することから始めたい。その上で、社会的ニーズ、背景、技術的な進歩等を反映し、同じ課題であっても取り組み方を変えるか、新たなニーズに応えるという部分を、17項目を少し束ねながら御議論していただきたい。

（委員）本委員会のアウトプットのイメージをどう持つのかを共有したい。広域道路網を見直すというのは、今まで検討され事業化もされているものがある中で、道路網自体を見直すのか、優先順位を見直すのか。

（事務局）20年前に作った計画には、まだ陰も形もないものもあり、この状況をふまえ、新たなものや、具体的に進めるべきものを選んで優先順位をつけることもあろうかと考える。また、過去からの積み上げである今のネットワークの中で、昨今の災害で弱点としてあぶり出されている区間をどうするか、以前からネットワーク計画としては変わらないが、少し動きのある区間は、広域的観点で、どういった機能を持ってどんなルートの方角性があるのか、そういったことにも助言をいただきたい。この辺りは幅広ではあるが、あくまでも今後中長期にかけて、どういったものを具体化すれば京都の発展に寄

与できるのか、という観点で御指摘いただきたい。

(委員) 道路の検討をするわけだが、新幹線が京都を通るルート計画であるとか、人口減少社会の中で立地適正化計画のように市街エリアを縮小化していくような動きもあり、こういった道路以外の移動、交通に関して、どう想定していくのか。

(事務局) 新幹線、リニア、面的な開発の動向を含めて、道路としてはどう強化、連携できるのか、といった観点でお話をいただきたい。

(委員) 京都市の将来道路ネットワーク研究会でも関わったのだが、道路の整備が十分でない、危険だという部分はあるので、広域道路網の道路だけでなく、もっと細かい部分を考えていかねばならない。また、説明によれば全体の道路網について、物流をメイン考えているような印象を受けた。旅客については、ある程度公共交通と連携すると効果的になると考えているが、京都府としてどのような考えか。

(事務局) もちろん人流に関しては、公共交通との連携が重要であり、また渋滞対策という意味での、公共交通や自転車の活用という手段は、政策検討部会でぜひ御意見をいただきたい。

(事務局) 府内の鉄道網も、北陸新幹線のルートやJR奈良線の複線化の進捗等かなり動きがある。駅の結節点からバスで公共交通網を作っているため、この観点からも議論をお願いしたい。また、舞鶴港にクルーズ船が頻繁に寄港するようになり、全線開通した京都縦貫自動車道を使って京都までバスで移動されたり、北部地域にとどまる観光客がいて、去年は4万5千人ほどになった。こういったことも公共交通の議論の対象にしていきたい。

(委員) 京丹後に住んでいる者、観光マネージャーという立場で呼ばれている者として、発言したい。関空からの時間を考えると片道約4時間かかり、インバウンドの取りこぼしが多いので、交通手段を問わず、もう少し便利にならないかな、と常々思っている。また、日本海側の西へのつながりも、本当に不便。鉄道はほとんど各駅停車なので、鳥取へ行こうとすると、交通手段は車しかない。そういう中で、昔と比べて、災害などで通行止めになったりして、客足に影響が出て、仕事としても動きが止まってしまうようなことが頻発していると感じる。そのあたりが便利になると、北部府民としては、ありがたいと思う。

(委員) 京都府さんとは、京都市が設置した将来道路ネットワーク研究会で一緒に議論し、取り組んできた。今後の議論としては、現状の課題は何か、今後の府域の発展のためにどのような課題があるのか、という2つの側面があると思う。平成35年度の新名神開通により府内の骨格となる高速道路が完成することから、その姿を思い浮かべながら、京都府全体のネットワークのあり方を議論するものと考えている。その中で、我々が議論しようとしていることが、本当にその課題を解決できるようなものなのか、それが実現可能なのか、また、府民市民に受け入れてもらえるか、さらには将来道路ネットワーク研究会の中で取り上げられた「受益に応じた負担のあり方」についても、しっかりと議

論したいと考えている。

(委員) ネットワークを議論する際には、まずはストックをいかに有効活用するのか、に始まると思う。座長の始めのごあいさつでもあったように、ICTの活用で、今のストックがどう使われているのかを分析しやすくなっていると思う。ストックをより有効に活用するために、今の使われ方を推奨するのか、違う使い方に誘導するのか、というような議論をこの委員会でやり、ストックが足りないとなれば、ここにネットワークを補強しましょう、拡幅しましょうという議論に発展するのが良いかなと思う。

(事務局) 交通データの量が増えているので、できるだけ活用したいと思うが、この委員会での議論の視点として、データとの関わりは2通りあると考える。一つは、リアルタイムで得られるデータ、ビッグデータをどう活用するかということについて、幅広く御意見をいただきたい。もう一つは、ネットワークそのものの検討を行う際のデータで、我々もそういう作業はするが、場合によっては直轄国道の事務所さんにもデータ提供をお願いしたい。

(委員) 今後を考えるにあたって、増えているインバウンドの観光客を北部へもっと円滑に誘導できる道路網の考え方が必要。舞鶴港のクルーズ船から京都市内へ向かう方の円滑な運搬も大事で、西舞鶴の大手交差点は相当混むし、夏場の宮津から舞鶴もすごく混むので逃げ道があったらいいなと思う。網野の方などもすごく中国人の方が多いので、そういうところに速い時間で送り込めるような手段が欲しい。

京都府南部にもアウトレットができるし、今後も開発の余地がある。新名神のミッシングリンクがつながれば、広範囲からたくさん来られると思う。先週、東京からの出張の帰りに軽井沢に行ったが、アウトレットを中心に中国人の方々が非常に多い。新幹線もあるが、たくさん高速道路で来られていると聞いた。京都でも京都府南部にそういう場所ができれば、相当数の利用客が予想されるし、府内には明るい材料がたくさんあるので、ネットワークを早期に円滑に進めるのは大事だと思う。

一方、それより災害、防災の方をこれから本格的に考えていかねばならないと思っている。台風や、地震の時にどう対応するか、高度経済成長期から50、60年が経ち、そろそろ限界となっているところもたくさんあろうし、我々が想定する以上の事態が起こった時にどうするのか、新しいビジョンを掲げる中、補修強化などを今まで以上にウェイトを置きながら考えないといけないと思う。

(事務局) 御発言のとおり、道路には色々な機能があり、地域振興、防災、強靱化、そういったものすべてが求められるので、この委員会で一つ一つ、しっかりと議論させていただきたい。

(座長) 10年前の京の道づくり重点プランの達成度、評価という話が出た。これを作った時、府の状況がどうだったのかを、しっかりと思い出す必要がある。前のプランでも座長をやらせていただいたが、暗澹たるところでもがきながら作ったという感じで、正直苦しかった。

高速道路はまだまだ、という状況。山間地ですれ違えない道がいっぱいあり、1.5車

線的整備などを考えた。今回この課題は説明されていないので、かなり解消できたのだと評価している。このことは10年前の京の道づくり重点プランの大きな成果だったのかと思う。また、「アセットマネジメント」については、当時直轄国道にはこの概念がなかったが、京都府では先駆けて問題視し、制度も何もないところで、京都府はメンテナンス計画も作った。財源難でもあり、公共事業への逆風もある中で、どう問題を解決していくのか、そういう状況の中で作ったのがこの重点プランで、これを粛々とやりとげたことを評価したい。しかし、この10年間の間に世の中は大きく変わった。

当時インバウンドは約800万人。海外の観光客がこれだけ来て、それを核にしたまちづくり、対応するための地域づくりなんていう発想はなかった。今は、ミッシングリンクは残っているが、かなり高速道路はできた。発想の原点が変わってしまったということ。この新計画の目標年次にはリニアが名古屋まで開通している。さらにその10年先には大阪までの延伸がある。今、関西全体として一番大きな危機感は、この遅れる10年間の間に、関西の地盤沈下が進んでしまうのではないかということで、西日本全体の一体整備、日本海側との連携を評価していかねばならない、となっている。

今、関空へのインバウンドの到着の観光客数は、ほぼ成田空港と同じ。大阪市へのインバウンドは1,000万人を超え、東京に匹敵している。ところが、限界があり、一つは空港アクセス、もう一つはアジアの観光客が関空から入り関空から出る間、大阪にとどまってしまっている。京都にはその一部が流れてきているが、これ以上観光客が増えるとなると、関西全体で受け入れる必要がある。

10年前にはクルーズ船という発想は全くなかった。全国から見れば、まだまだ舞鶴は少ない。

過疎化の進展はさらに厳しく、ガソリンスタンドは10年に1回のタンク更新に耐えられず閉店することが全国的な流れで、車社会でないと言っていけない地域で、ガソリンスタンドが消えていっている。この対応として、国でも議論しているが、まだ電気自動車（EV）の位置づけが低い。京都府から見れば、丹後半島や笠置などをどうするのか。大型のEVであれば充電施設が必要だが、原付のEVならどこでも充電できるといって頑張っているところもある、それが次の生き残り施策になるのではないかと思う。また、運転手不足で公共交通を維持するために、『道の駅』を中心とした自動運転の検討などが必要になってきて、10年前とは全く違う。

E T C 2.0を使った道路政策をモデル事業では何を出せるのかを考えると、10年前とは違う素材が部会の中で出てくると思うので、委員の皆さんにはその辺りの問題意識を持っておいていただきたい。

私が申し上げた以外にも論点は多いと思うので、過去の延長線上で、PDCAで進むことも重要な視点ではあるが、正直、この10年で状況が変わった、という認識を私は持っている。そういう意味で、それぞれの部会で深掘りをしていただきたい。できれば、国の道路政策よりも一歩前に行った、こういうスタンスでいきたい。

先ほど、重要物流道路の40ft背高コンテナが政策の論議に出てきた、という説明があった。そこから出てきたのは、今まで道路というのは同じような道路空間で、ユーザーを道路によって差別化するという発想がなかったが、これから整備するのであれば、大型の誘導があってもいいし、締め出しがあってもいいという考え方。

あるいは、外国人ドライバーが増えて運転に不慣れな人が生活道路に入って来られたら困る。そういうものをどうゾーニングするのか。例えば韓国人がよく使うレンタカー会社のナビに色々指導をすとかが考えられる。

今の時代を見据えた問題を霞ヶ関で考えると、日本全体を対象とするので、どうしても抽象的、総花的になってしまう。京都府の道路だから、現場で問題を解決していくということが、しいては国の政策にも長期的に反映できるところは大きいだろう。そういう意味で、国の政策を先進的に取り入れる優等生の部分と、もう一つは国の政策よりも一歩前に行った先導的な部分と、二つの歯車、という姿勢で、時間はあまりないが、ある意味待ったなしの状況なので、部会を考慮しておられるのだと思う、委員の皆様には、御協力をお願いしたい。

(委員) ガソリンスタンドのタンクの更新は1,000万円ほどかかるようで、地元では最寄りのスタンドまで20分というような状況がたくさんあり、課題だと考えている。

(委員) 京都に空港がないのはなぜか？但馬空港は霧で欠航が多く信頼できないので、東京に行く時は、京都まで車で、京都から新幹線に乗る。鳥取方面には空港が2個も3個もあり、道路がうまくつながるといいことがあるかもしれない、とも思う。

(事務局) 昔は、「府内に空港を」という検討はしたが、主要な利用者が南部に偏ることから、伊丹、関空へのアクセスを改善すれば利用可能ということが一点、もう一点は地形上の問題で適地がない、もう一点は日本海側のゲートウェイは船でいこうということになって、舞鶴港に新しい埠頭を作ることを選択した。

(事務局) 今ミッシングリンクの山陰近畿道は、鳥取までつながれば、鳥取空港が近くなるということも考えなければならない。日本海側の空港は、小松から但馬を除くと鳥取までないので、アクセスを考えねばならない。

(座長) 京都府の日本海側のミッシングリンクの問題は、日本史の中で、古くから形成されてきた国土観を反映している。奈良時代に策定された七畿道は、奈良を中心に街道を形成する街道計画であったが、その段階で京都府の日本海側を結ぶ道路はミッシングリンクになっている。空港がないという問題だが、防災のことを考えれば、緊急の物資をどうするのかなど、真剣に考えなければならない。港湾は可能性があるが、広域道路が災害に強い道路になっているかどうか、をしっかりと検討していただきたい。計画を作る時にいろいろシミュレーションして、ここがどうなるのかということも是非検討の中に盛り込んでいただきたい。

以上